FAUVEAU Guillaume
ANTOINE Aurélien
BOURDIN Sébastien
BURRUS Fabien
LEHOUX Caroline
FRERE Alexandra

Voyage D'étude dans le Var
8 mai-12 mai 2005

TOURISME ET URBANISATION DU LITTORAL DE HYERES A SAINT TROPEZ

Hyères…





…Bormes les Mimosas…

…Port Grimaud…



…Saint Tropez.



TOURISME ET URBANISATION DU LITTORAL DE HYERES A SAINT TROPEZ

Problématiques : Comment l'espace littoral est il devenu un lieu touristique ?
Quels cadres constitutionnels organisent cet aménagement ?
Quelles formes spatiales a pris la ville face au tourisme ?

Introduction :

Après une première phase d’étude préparatoire sur une région que nous ne connaissions en fait que très approximativement, la seconde phase fut une sorte de récompense par rapport au travail déjà effectué. Il n’est en effet pas si aisé d’étudier un espace sans se trouver sur place. Nous avons pu confronter nos recherches théoriques à la réalité du terrain. Cela nous a permis d’approfondir nos connaissances, surtout grâce à l’intervention de plusieurs professionnels de l’aménagement et de l’urbanisme rencontrés sur place.

La région Provence-Alpes- Côte d’azur comprend 4,5 millions d’habitants, soit 7,5% de la population française. Elle se place ainsi au troisième rang derrière l’Ile-de-France et la région Rhône-Alpes.

Six départements composent cette région : les Alpes-de-Haute-Provence, les Hautes-Alpes, les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône, le Var et le Vaucluse.

La région s’étale sur 31 400 km², soit 5,8% du territoire français. Son vaste territoire n’en est pas moins diversifié et comprend aussi bien des villes, des montagnes, un moyen pays et un littoral. La région PACA bénéficie de 2500 heures d’ensoleillement en moyenne à l’année, 3000 sur le littoral.

C’est une destination de proximité de plus en plus accessible. La région, située au cœur du bassin méditerranéen et à quelques heures des principales capitales de l’Europe du Nord, est desservie par de nombreuses infrastructures de transport.

La région PACA est la première région touristique de France, avec 14,6% de part de marché devant Rhône-Alpes (11,3%). Pour l’accueil des seuls touristes étrangers, la région arrive deuxième après l’Ile-de-France. De plus, au cours d’une année, elle accueille plus de 6 fois sa population permanente.

Nous allons nous demander comment l’espace littoral est devenu un lieu touristique, quel cadre constitutionnel organise cet aménagement et quelles formes spatiales a prises la ville face au tourisme.

I) LA MISE EN TOURISME DU LITTORAL.

1.1 Du tourisme aristocratique…

Le tourisme sur la côte d'azur est né de la pratique de quelques aristocrates britanniques qui, dés mi XVIIe, viennent passer l'hiver à Nice et à Hyères. Jusqu'au début du XIXe, leur motivation obéira à une doctrine thérapeutique néo-Hippocratique selon laquelle les hivers doux et ensoleillés sont bénéfiques pour guérir la « phtisie pulmonaire », la tuberculose et d'autres maladies. Vont naître ainsi d'autres villes d'hivers comme Cannes en 1834, Menton en 1860 et Monte-Carlo en 1865. Chacune d'entre elles aura une spécificité climato-thérapeutique propre, à laquelle se joindra peu à peu une pratique mondaine (si bien que la réputation de certaines villes comme Cannes ou Monte-Carlo sera plus liée au caractère mondain qu'au discours thérapeutique ambiant). À l'inverse, d'autres villes comme Hyères ou Menton seront de véritables mouroirs (fin XIXe, un aristocrate sur quatre arrivants à Menton n'en repartira pas).

La pratique de l'hiver dans le midi se terminera vers 1930 pour diverses raisons. Tout d'abord, la crise de 1929 a considérablement diminué les élites rentières. De plus, depuis le début du siècle est apparue une nouvelle pratique élitiste: le ski dans les alpes avec les créations de Davos en 1880 et Megève en 1921 par la baronne de Rotschild. Enfin, la pratique estivale du soleil naît progressivement, avec la fréquentation de Juan les pins par des élites états-uniennes (notamment Mistinguett et Charles Boyer) et des personnalités du milieu de l'art et de la mode. Ainsi, Coco Chanel fait scandale en 1927 en prenant un bain de soleil. De plus, naît une autre pratique élitiste héliophile: le naturisme. Ainsi, en 1933 sera créé le premier village naturiste de France: Héliopolis sur l'île du Levant.

En ce qui concerne la côte des maures, ce sera le « territoire du vide » (hormis la présence des ports de Saint-Tropez et du Lavandou) jusqu'en 1890, date d'arrivée du PLM sur la côte (Saint-Tropez étant désormais à 12 heures de Lyon et 20h de Paris). Jusque cette date, Saint-Tropez n'est qu'un port de pèche et de transit qui exporte la production de son hinterland et qui ne compte qu‘un seul hôtel destiné aux hivernants souhaitant visiter la presqu'île. Avant l'arrivée du train, la côte des maures (et ce malgré la proximité d'Hyères) ne connaît donc que très peu de développement touristique. Avec le train, les villes de Bormes et de Grimaud verront l'arrivée de quelques aristocrates (la situation légèrement en retrait de la mer étant appréciée par le discours thérapeutique).

En mai 1892, Paul Signac (artiste pointilliste néo-impressionniste) arrive à St-Tropez en bateau. À compter de

cette date, des artistes et écrivains (Matisse, Lynn, Paul Poiret, J. Cocteau etc.) fréquenterons la ville en toutes saisons, avec néanmoins une prédominance estivale. Ainsi, Colette s'y rendra dans sa villa de 1925 à1938 et participera à sa promotion.

Vers 1880, un certain Valmer achète 150 ha sur la commune de Gassin et crée un domaine viticole. Le hameau ainsi créé (très vite appelé Croix Valmer) attira des lyonnais pour une fréquentation à deux saisons. En 1921, la station compte 6 grands hôtels, des villas et accueille 600 hivernants.

Entre 1903 et 1911, des Suisses construisent quatre hôtels et des villas autour de la gare de chemin de fer appelée Cavalaire. Une petite agglomération s'ébauche avec villas et commerces.

En 1913, le gouvernement Poincaré classe les stations de Bormes et Grimaud en « stations climatiques ». La même année, la commune du Lavandou est séparée de Bormes et obtient elle aussi son classement. Entre 1925 et 1928, un groupe de promoteurs privés tentent de créer les stations de Pramousquier et du Rayol. Seulement, la crise de 1929 et les changements de pratiques ne permirent pas la réussite de l'opération.

Dans les années 30, les touristes (principalement des élites, artistes, etc.) fréquentent St-Tropez, Beauvallon, la Croix-Valmer, le Lavandou et Bormes. On rencontre aussi des « élites dénudées » dans le village naturiste d'Héliopolis créé en 1933.

1.2 …au tourisme de masse.

L'année 1936 marque l'accès de tous aux congés payés et donc aux loisirs et aux vacances. Néanmoins, l'historien précise que le développement du tourisme de masse n'a pu se faire qu'après la guerre. En effet, il y a eu après 1936, une lente augmentation des départs en vacances jusqu'en 1939, puis un essor important après la guerre. 1936 ne marque donc pas une ruée vers les plages mais le phénomène déclencheur d'un futur tourisme de masse.

En 1944, les forces alliées débarquent sur les plages du var. Le chemin de fer du littoral endommagé ne sera pas reconstruit, mais la mise en place de cars et le fort développement de l'automobile permettra au tourisme estival de se développer.

En 1952, E. JUILLARD observe 3700 touristes à Cavalaire durant le mois d'août, 3100 à St-Tropez, 1300 à Croix Valmer et 900 à Grimaud. Celui-ci observe aussi en 1957, le développement de la villégiature de luxe au nord de la presqu'île de St-Tropez. En 1956, Roger Vadim lance la carrière de Brigitte Bardot et popularise St-Tropez dans le film *Et dieu créa la femme*. Ainsi, Gérard Philippe s'installe à Ramatuel puis Johnny Hallyday, Eddy Barclay… Entre 1962 et 1982, les gendarmes à St-Tropez de J. Girault finissent de populariser la ville.

La France des années 60 voit naître de nombreux projets d'urbanisme de loisir. La nouveauté tient au fait que des stations soient créées ex-nihilo avec un plan-masse cohérent et réalisées par un architecte en chef. En France, la première de ces stations est Courchevel créée en 1952, puis le Plagne en 1963 (première station intégrée de sport d'hiver). En 1966, le plan Languedoc crée la Grande-Motte dans l'optique d'un tourisme populaire.
La côte d'azur verra elle aussi la création d'ensembles urbanistiques de loisir et notamment la création de nombreuses marinas. Ainsi, en 1970 est créée la marina-baie-des-anges à Villeneuve-Loubet. Sur la cote des maures, le port de Bormes sera créé en 1969 avec une capacité d'accueil de 1000 anneaux et une architecture moderne. Il verra le jour à coté de la nouvelle ville balnéaire de la favière créée en 1963.

En 1966, l'architecte F. SPOERRY obtient le permis de construire d'une marina particulière. En effet, son projet est de créer un village lacustre avec un vocabulaire architectural traditionnel qui, selon lui, s'intègre mieux au paysage. Ainsi, va se construire une ville nouvelle au style néo-régionaliste, avec comme principe urbanistique que toute maison ait un jardin personnel et la possibilité de garer son bateau devant. C'est Port Grimaud. Des logements sociaux furent prévus mais pas réalisés. Le projet n'était pas de créer une ville de loisir mais un village lacustre avec une population permanente et une vie de village. C'est pour cela que furent créés des places, des parcs et une église.

Cette réalisation s'opposait en partie à la doctrine moderne et fut l'objet de contestations ou de moqueries comme l'atteste le dessin de Sempé publié en 1969 (Annexe). Néanmoins, on peut dire aujourd'hui que cette architecture est acceptée et appréciée puisque l'architecte fut choisi en 1989 pour réaliser l'agrandissement de la ville de Gassin toute proche.

Mais la période des années 60 aux années 80 est surtout marquée par une forte urbanisation du littoral avec la construction de nombreuses résidences secondaires, hôtels, gîtes et sans doute une péri urbanisation des villes de Hyères et de Toulon ainsi que des migrations de retraite.

Depuis les années 80, on assiste plutôt à une volonté de protection et donc de ralentissement de l'urbanisation littorale. Ainsi fut créé le conservatoire du littoral en 1975 puis la loi littoral en 1986…La côte du massif des maures apparaît aujourd'hui comme une côte plutôt préservée par rapport à la frange urbaine littorale des Alpes-Maritimes.

1.3 Héritages et formes actuelles du tourisme.

La côte des maures est donc née d'un tourisme sans prédominance hivernale avec un développement relativement tardif par rapport à Hyères. On a néanmoins la constante régionale d'un tourisme plutôt élitiste et ostentatoire (avec le Yachting, les exhibitions pampelonnesques…).

Dans cette optique, une forme architecturale va être privilégiée, à savoir la villégiature qui va concourir au mitage des terres dont nous reparlerons.

On peut aussi remarquer la quasi-absence de modernisme. Ce qui conduit aujourd'hui à considérer la côte des maures (dont Port-Grimaud) comme un lieu authentique aux yeux d'un tourisme patrimonial qui aime les vieilles pierres, villages perchés, etc. et refuse l'architecture moderne (comme la grande Motte ou les stations de ski).

On peut remarquer que la mise en tourisme de la cote est à l'origine de nombreuses créations de communes comme Carqueiranne en 1894, Le Lavandou en 1913, Cavalaire en 1929, La Croix-Valmer en 1934 et le Rayol-Canadel en 1949.

Le tourisme a donc eut sur la côte des maures un rôle spatial primordial puisque c'est lui qui a fixé la population sur la cote, et qui est actuellement le moteur économique principal (des paillotes de Pampelonne aux nombreuses marinas de la cote…).

<u>II) Les Politiques d'aménagements liées au tourisme.</u>

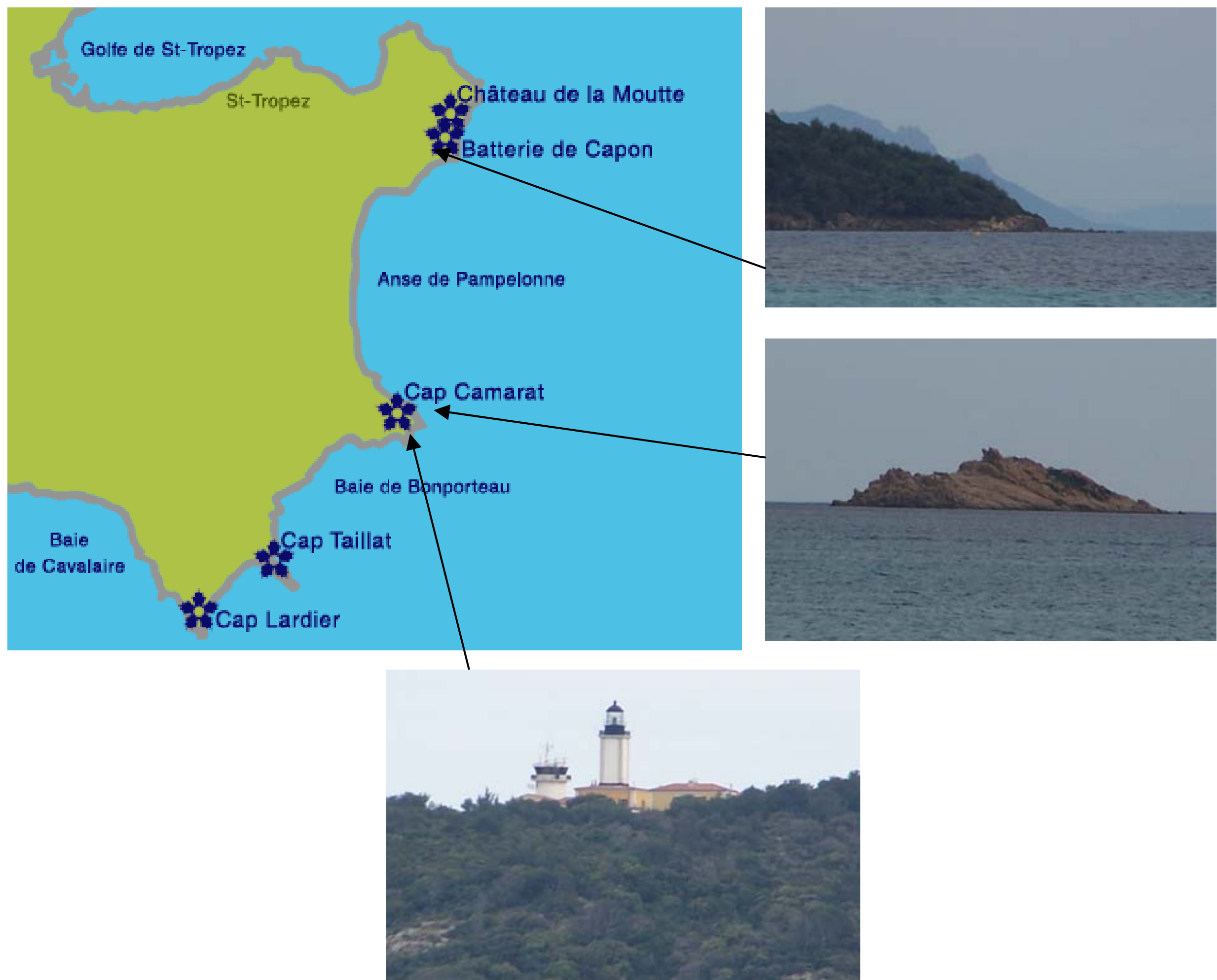
2.1 Le Conservatoire du littoral : une maîtrise foncière.

L'établissement public du Conservatoire du littoral a été créé en juillet 1975 dans le but de préserver des sites fragiles de l'urbanisation, et de maîtriser le foncier. Il détermine la manière dont doivent être aménagés et gérés les sites qu'il a acquis.
D'après les ressources de l'Etat, au 31 janvier 2005, le Conservatoire assure la protection de 73 200 hectares sur 300 ensembles naturels, représentant environ 861 km de rivages maritimes.
Ses compétences s'étendent aujourd'hui à toutes les communes littorales et leurs communes limitrophes y compris en bordure des étangs et des lacs de plus de 1000 ha ainsi qu'aux communes d'outre-mer et aux estuaires.
En ce qui concerne le bâti, les bâtiments indispensables à la gestion du site sont maintenus en l'état. Ceux conservés pour leur

valeur architecturale ou historique, doivent trouver un usage compatible avec la qualité du site. Tous les autres sont destinés à être détruits.

Premier exemple de site concerné : *Presqu'île de Saint-Tropez.*

Echappant de peu à d'importants projets immobiliers et à une fréquentation anarchique, le sud de la presqu'île de Saint-Tropez est désormais protégé sur plus de 10 km de côtes. La végétation y est particulièrement riche.



2.2 La Loi « Littoral » : un équilibre protection-environnement.

Le département du Var est le département français (avec la Vendée et le Morbihan) dans lequel il y a un grand antagonisme entre les enjeux immobiliers et les enjeux environnementaux. A côté de cela, il reste encore beaucoup d'espaces libres sur lesquels la pression est très forte. Le Var est un « laboratoire » de la mise en application de la Loi « littoral ».
Avant la Loi « littoral », il n'y avait aucun texte juridique protecteur du littoral. La loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 dite « loi

littoral », a été votée au moment de la mise en place de la décentralisation ; mais celle-ci n'a été mise en place qu'à la fin des années 1980, quand l'explosion de l'urbanisation fut la plus importante de la région. Cette loi est au dessus de toutes les autres lois. Les POS, PLU par exemple, et même les documents déjà établis, doivent se mettre en conformité avec la Loi « littoral ».

Cette Loi « littoral » s'applique à toutes les communes du littoral ainsi qu'aux communes riveraines de plans d'eau de plus de 1000 ha. Elle repose sur cinq grands principes :

- Sur toute la commune, l'urbanisation ne peut s'effectuer que dans la continuité de ce qui existe déjà. Une exception existe cependant : on peut créer une discontinuité en construisant un nouveau hameau s'intégrant dans l'environnement.
- Pour les espaces proches du rivage, toute extension de l'urbanisation doit être limitée.
- Aucune construction n'est possible sur la bande des 100m. Il existe cependant deux exceptions : la construction est possible si l'espace est déjà urbanisé, ou si elle concerne des équipements ou des activités économiques qui exigent la proximité de l'eau.
- Les coupures d'urbanisation identifiées doivent être protégées.
- Sont inconstructibles les espaces naturels remarquables ou caractéristiques du littoral, sauf pour des équipements légers nécessaires à l'accueil du public.

Cependant, il faut bien se rendre compte que les termes de la loi restent souvent flous. En effet, si le texte était trop précis, on ne pourrait pas prendre en compte la diversité des littoraux.

Aujourd'hui, il semble que les dispositions de la « loi littoral » ne permettent pas de répondre de façon cohérente et adaptée aux défis posés par l'attractivité du littoral. De plus, son application a parfois été ressentie comme excessivement contraignante par les élus locaux confrontés à l'évolution de leurs populations, aux demandes d'activités nouvelles et aux pressions qui en résultent sur le foncier et le maintien des activités traditionnelles.

Cette loi reste donc très difficile à appliquer. Les états de jurisprudence ou des décrets d'application peuvent l'alléger au fur et à mesure. Un autre document va bouleverser l'application trop sévère de la Loi « littoral » : le service de l'Etat a fabriqué la carte (indicative) des domaines d'application de la loi. Elle préserve totalement plus de 90% des zones naturelles des communes. Cette carte n'a pas été très bien acceptée. Un autre document, le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) sert aussi à assouplir la loi. Tous les documents visent à être plus permissifs.

Deuxième exemple : *Ramatuelle et la plage de Pampelonne.*

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU), introduit par la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, remplace le Plan d'Occupation des Sols (POS). (Cartes en annexe)

L'élaboration d'un PLU nécessite 3 phases :

1- Diagnostic du territoire communal.
2- Elaboration du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) : transcrit de manière simple la politique de la commune en matière d'aménagement de son territoire.
3- Mise au point du règlement.

Le PLU fixe, pour une durée de 5 à 10 ans, la destination générale des sols et les règles qui leur sont applicables et il intègre le projet de développement de la commune.

Le PLU est élaboré à l'initiative de la commune, en association avec les services de l'état.

Le PLU de Ramatuelle :

La décision d'élaborer le PLU a été adoptée par délibération du Conseil Municipal du 6 juin 2001.

L'objectif de ce PLU est de « faire en sorte que Ramatuelle demeure une commune rurale et garantir aux Ramatuellois la meilleure qualité de vie possible ».

Le cas de la Plage de Pampelonne est abordé dans le PLU de Ramatuelle :

Pampelonne constitue avec ses 4,6 kilomètres de long et ses 27 hectares de sable fin une des plus belles plages de la Provence. Concernant cette célèbre plage, les objectifs du PLU sont multiples :

- Préserver le caractère naturel du littoral.
- Veiller à ce que la plage de Pampelonne demeure un lieu de nature, de calme et de détente.
- Reconstituer et protéger le milieu dunaire.
- Préserver le caractère du paysage maritime.
- Protéger, aménager et mettre en valeur le sentier du littoral.
- Améliorer la localisation des établissements de plage (environ 25) et réduire leur impact sur l'environnement littoral.
- Veiller à ce que la plage demeure un lieu de tourisme balnéaire haut de gamme.

Cette plage connaît de nombreux problèmes entre les politiques, les lois et les paillotes…Ce problème sera traité postérieurement.

III) Les aménagements publics littoraux.

3.1. Le front de mer et un aménagement touristique linéaire original : la promenade littorale.

La forme linéaire de la station ou de la ville côtière traduit le fait qu'elle est tournée vers le principal centre d'attraction qu'est la plage.
Conçue au XIXème siècle, elle favorise la vie mondaine et permet de profiter du panorama et de l'air marin. Dès 1820, les premières stations se dotent de ces vastes boulevards de bord de mer. Le mouvement s'amplifie dans la deuxième moitié du XIXème siècle. Elle constitue le premier axe de développement de la station et permet de faire le lien et de combler le vide existant entre la vieille ville et la station nouvelle.

Forme la plus spécifique et la plus récurrente dans les lieux touristiques, la promenade littorale est dédiée à la sociabilité. Toutes les stations s'en sont dotées dès le début du tourisme, comme l'affirme Alain Corbin dans son livre <u>Le territoire du vide - l'accident et le désir du rivage 1750-1840</u> (1988) : « A partir de 1810, l'édification ou l'aménagement d'une jetée-promenade s'impose à toute station quelque peu ambitieuse ». D'un point de vue touristique, elle prend une double signification : la promenade permet une vue sur le paysage et une jonction entre le nouvel habitat touristique et l'habitat préexistant. En effet, l'objectif affirmé est de permettre d'avoir un panorama et de respirer l'air marin. En terme de pratiques socio-spatiales, elle correspond au paseo dans les villes espagnoles : le lieu où l'on va voir les autres et se montrer (la dimension « mondaine » de la promenade est déjà très présente dans les scènes de plage des peintres hollandais du XVIIème siècle). Mais son importance peut s'analyser à un autre niveau. En effet, lorsqu'on s'intéresse à l'émergence du phénomène touristique, on observe que les touristes n'allèrent pas s'installer dans les villes anciennes. D'emblée, ils s'établirent à distance tout en construisant un lien entre la vieille ville et leur lieu de séjour : la promenade.

L'introduction de l'automobile comme noyau de transport dominant, à partir des années 1930, a eu des effets directs sur le renforcement de la place de la promenade, sur l'étalement et la linéarité des aménagements touristiques. En effet, la fonction de promenade a reculé devant celle de la route : on parle de promenade-route littorale ou de «lieu-boulevard». Elle devient alors lieu d'entrée et de sortie du lieu, l'axe fondamental de la station où l'ensemble des flux se concentre et se redistribue. Auparavant, on arrivait et on repartait par la gare, maintenant, on arrive par la promenade-route littorale. Tout le réseau routier s'y greffe et cela a pour conséquences de densifier l'occupation

littorale. Il suffit d'observer le réseau des nationales en France et dans le Var plus particulièrement pour voir l'importance de la route côtière, parfois doublant les voies ferrées. Sur la Côte d'Azur, cette dynamique a atteint un tel niveau à partir des années 1950 que la saturation des promenades littorales était devenue un véritable problème. Une solution a été apportée avec la création d'autoroutes de contournement chargées d'écouler le trafic de transit. (Carte des réseaux en annexe)

La promenade maritime apparaît comme un élément primordial de la station touristique. Ainsi, pour la promouvoir et l'embellir, le fleurissement et la végétation d'une manière plus générale sont une bonne façon de la mettre en valeur. Cela visant à rendre les lieux plus exotiques et dépaysants. Ainsi, les palmiers vinrent border les promenades alors qu'il s'agissait d'une variété allochtone. Cette « végétalisation » de l'espace peut-être un véritable enjeu, les villes démultipliant les théâtres de verdure. Le but est bien d'inventer un lieu en écrin, une sorte de ville idéale, hors des agitations du monde.

3.2. Les aménagements littoraux à vocation maritime.

Les premières stations ont intégré la plaisance comme image symbolique et révélateur social. Le « port des yachts » était un point fort de l'animation par son spectacle et les réceptions que l'on donnait à bord des navires (rapidement Saint-Tropez se distingue comme beaucoup d'autres stations du Var). Les sociétés de régates existent très tôt dans la plupart des cités balnéaires prestigieuses. Les compétitions au large viendront plus tard permettre une sensibilisation du grand public (exemple de Hyères les palmiers avec l'organisation de la semaine olympique française de voile, la coupe du monde PWA (Professionnal Windsurf Association) ou encore ville-étape du Tour de France à la voile). Bien que le yachting est une pratique réservée aux plus aisés, une certaine démocratisation est apparue : Si les cadres supérieurs et les professions libérales arrivent toujours au premier rang pour les immatriculations nouvelles de bateaux (18,5% en 2000 contre 30,2% en 1975), ils sont talonnés par les employés (17,8%), avant les cadres moyens (16,7%), puis viennent les patrons de l'industrie et du commerce (12,8%). Les potentialités de développement sont encore



considérables, mais freinées par le coût des navires ; il manque une plaisance sociale.

Les ports, et en particulier les petits ports de pêche, sont peut-être les plus typiques des communautés côtières préexistantes qui vont être transformés par le tourisme. En outre, les activités et fonctions traditionnelles sont remplacées par de nouvelles. Ces stations ont souvent la forme d'un croissant plutôt que la morphologie linéaire de celles où tout se fait en fonction de la plage.

Depuis les années 1970, les ports de plaisance ont remplacé les vieux ports de pêche ou ont été créés ex-nihilo. De nos jours, la capacité moyenne de ces ports de plaisance méditerranéens est de 400 anneaux pour un bassin couvrant en moyenne une dizaine d'hectares.

Dans certaines des plus petites stations, en particulier les marinas, la circulation automobile à l'intérieur de la station est presque totalement interdite et les voitures consignées dans des parkings à l'entrée ou aux alentours de la station. C'est le cas de Port-Grimaud et de Cogolin.

3.3. Transport, voierie et urbanisme des lieux touristiques.

Un grand type de paramètres intervient pour expliquer l'attractivité touristique, étant entendu que le tourisme est devenu une activité de services : C'est le paramètre de l'accessibilité mesurée par le coût, le temps de transport nécessaire pour accéder au lieu choisi, et cela en fonction de la durée du séjour (on accepte un temps de voyage plus long si le temps du voyage est lui-même plus long). Ce facteur englobe la pluralité des possibilités d'accès selon les modes de transport entre autres. C'est donc pour ces raisons qu'il semble incontournable d'étudier les transports et les voiries.

L'intensité des voyages est rendue possible par l'existence d'importants réseaux de transports routiers, ferroviaires, maritimes et aériens. Chaque année, la voie ferrée achemine 20% des touristes. L'automobile et le car de tourisme assument au moins le transport des 2/3 des touristes qui fréquentent la Méditerranée. Grâce à un abaissement des contrats des tarifs, l'avion a conforté sa place dans le transport à destination des foyers touristiques méditerranéens. La présence de l'aéroport de Hyères permet la desserte de la côte varoise et des grandes stations touristiques françaises de la Mediterranée.

L'organisation spatiale d'une station, dans le cas d'une création ex-nihilo, est une trame qui a été pensée. Souvent, c'est à des plans quadrangulaires que l'on est confronté, le lotissement est traité sous forme de parc urbain, la trame de la voirie épousant la morphologie générale. Cette trame simpliste ne se retrouve plus dans les dernières créations ex-nihilo. Dans les

maisons du Var, les architectes-urbanistes ont su complexifier le tissu urbain, préférant la courbe au boulevard rectiligne, la rue étroite à une voie surdimensionnée. Les propriétés ont changé. Il ne s'agit plus de développer la circulation automobile mais de rendre agréable la déambulation du piéton. La marina de Port-Grimaud est un très bel exemple de ce nouvel urbanisme.

IV) Les aménagements privés.

Avec ses neuf millions de touristes à l'année (source SPOAT), le Var se doit d'avoir une capacité d'accueil digne de cette fréquentation. La côte des Maures ne déroge pas à la règle départementale. Sa particularité géographique de « montagne dans la mer » avec ses caps rocheux (cap Camarat) mais également ses baies sableuses (Pampelone) fait même de cet espace un lieu privilégié de l'implantation touristique.

4.1 Répartition des campings et des hôtels.

En observant les cartes d'implantation des hôtels et des campings dans le département du Var (annexes), on peut tirer un certain nombre d'informations.

Tout d'abord, que ce soit pour les campings et pour les hôtels, on remarque qu'il existe une attraction littorale : les communes de bord de mer sont plus dotées de ce genre d'établissement. Chose tout à fait logique puisque les touristes recherchent la mer, il est normal que les structures d'accueil s'installent en bordure maritime.

Lorsque l'on se penche sur la répartition des campings, on observe que la côte des Maures est de manière générale équipée que le reste du littoral Varois. De Hyères à Grimaud, la moitié des communes (six sur douze) compte plus d'une dizaine de campings et deux (Hyères et Ramatuelle) en possèdent même plus de vingt. Cette Importante implantation de camping se retrouve également, mais de manière moins étendue, sur la côte de l'Esterel à l'Est du département (Roquebrune, Fréjus, Saint-Raphaël).

Au Niveau des hôtels, on ne peut pas vraiment parler d'une prédominance de la côte des Maures par rapport au reste du littoral départemental. Pourtant, on peut toutefois distinguer trois communes où l'implantation hôtelière est beaucoup plus développée : Hyères, Le Lavandou et Saint-Tropez.

Cette brève étude montre que les communes littorales du massif des Maures sont bien équipée en hébergements privés et que ces hébergements répondent à la demandes des différentes

catégories sociales (si l’on part du principe très contestable que les classes « défavorisées » vont au campings quand les classes plus élevées vont à l’hôtel).

4.2 Port-Grimaud.

A la fin des années 1960 et durant les années 1970, on a pus observer la construction de marinas ou autres ports de plaisance sur la côte des Maures (et plus généralement sur la côte française dans son ensemble). Cet essor de la construction portuaire a pris définitivement fin en 1986 avec les différentes lois de protection du littoral. Parmi ces différentes réalisations, il en est une qui retiendra notre attention : Port-Grimaud.



Port-Grimaud a en effet l’intérêt d’être une réalisation totalement privée : l’ « œuvre » de l’architecte F. Spoerry. Mais avant d’évoquer les problèmes que pose l’existence de cette véritable propriété privée sur l’eau, évoquons d’abord l’histoire et l’architecture de la marina.

La construction de Port-Grimaud débute en 1966, dans la commune du même nom, sur des terrains marécageux achetés un an plus tôt par Spoerry. Sa volonté était de construire de toute pièce un véritable village maritime où chaque habitant pourrait amarrer son bateau devant sa maison (une habitation = un anneau). Le village se veut la



reconstitution fidèle d'une typique bourgade de pêcheurs méditerranéens, mais les promoteurs n’ont pas poussé le vice jusqu’à le peupler d’authentiques pêcheurs ! Doit-on regretter le manque d’audace et de création architecturale du projet : cette

mode de ne faire que de l'ancien avec du neuf ? Le débat reste ouvert. Une chose est sûre, malgré ce que l'on peut en penser, le site reste parmi les plus visités de la côte des Maures.

Et c'est là qu'est le problème, Port-Grimaud reste avant tout une propriété privée et cela n'est qu'un privilège offert par les groupements de copropriétaires que de se promener dans les rues de la marina. Or si le sol est privé, il n'en va pas de même pour le domaine maritime qui reste public et qui est géré par la mairie. Un entretien avec le chargé de cabinet de la mairie de Grimaud (M. Alain Leboucq) nous a permis de comprendre les rivalités qu'il pouvait exister entre l'équipe municipale de Grimaud et les groupements de copropriétaires de Grimaud.



Une chose est sûre, la mairie n'est pas prête à laisser fermer aux touristes un site qui lui rapporte près d'un tiers de ces recettes communales. (Article en annexes)

V) Les problèmes posés par l'urbanisation massive du littoral et par l'activité touristique intensive. (La pression anthropique)

5.1 Présentation générale du littoral.

Les mers et les océans sont sources de richesses, c'est pourquoi les côtes sont très convoitées pour diverses activités (commerce, pêche, transport maritime et tourisme). Elles font l'objet d'une fréquentation croissante et, à ce titre, sont directement menacées si l'on n'y prend pas garde. Parmi les décisions prises lors du sommet de la terre de Rio de Janeiro en 1992, la préservation des mers et des zones côtières figurait en bonne place et l'assemblée appelait de ses vœux la mise en place de politiques intégrées de gestion des zones côtières.

La côte du sud de la France, de Hyères à Saint Tropez, est soit de forme d'accumulation, soit de forme d'érosion. En effet, il y a la présence de grèves de galets, de plages sableuses,

également des marais et vasières ; mais il y aussi du littoral rocheux. Les zones d'accumulations sont beaucoup plus fragiles ; c'est pourquoi nous allons insister sur ce cas. Ce littoral est construit par le dépôt, plus ou moins permanent, de matériaux qui ont comme caractéristique d'être mobiles. Ces côtes connaissent périodiquement et chroniquement des périodes d'érosion qui peuvent être spectaculaires. Elles ont été délaissées dans le passé, aujourd'hui c'est un lieu très attractif.

Les preuves d'un littoral d'accumulation dans cette région, est le double tombolo de la presqu'île de Giens et les anciens marais salants.



5.2 Les problèmes.

Le littoral est un espace saturé où le milieu est dégradé et où les paysages sont transformés et stéréotypés. Cela apporte de nombreuses conséquences plus ou moins graves dans différents domaines. (Économie, environnement…) Le paysage et les ressources naturelles du littoral sont les matières premières de l'activité touristique. Les dangers sont donc dus aux aménagements d'infrastructures lourdes (hôtels et réseaux de communication) et aux activités ludiques comme la plongée ou le nautisme. Des groupes de pressions associatifs prennent conscience de la nécessité d'une conservation des écosystèmes littoraux. Des politiques de conservation côtière à échelon régional, national et international son mises en place. Il apparaît donc de plus en plus de sites protégés. Nous pouvons citer la loi littoral et le conservatoire du littoral qui ont été présentés précédemment.

5.2.1 L’espace :

- La saturation de l’espace.

Les stations balnéaires sont des formes de développement qui ont pris naissance à la fin du 19e siècle. Les communes littorales sont le territoire du « plein».



Autour de ce noyau initial, des quartiers de villas se sont constitués tandis que sur le front de mer, poussaient des immeubles, des résidences secondaires, des clubs, des campings, des hôtels…, des activités plus diversifiées, des hommes plus nombreux. Par conséquent, des espaces sont chaque jour plus réduits et surtout une compétition accrue pour l’espace s’installe.
Le Var est le département où il y a le plus d’enjeux. Entre nature, urbanisation, finance, les confrontations sont dures. De plus, il y a encore beaucoup d’espace libre, ce qui provoque une très forte pression avec les lois et les entrepreneurs.

En 1936, il y a 95 hts/km² contre 75 hts/km² pour la France. Aujourd’hui, il y a 260 hts/km².
Pour Toulon, Hyères et St Tropez réunis, la densité varie entre 260 hts/km²et 10 788 hts/km² selon les saisons.

Pour ces trois mêmes villes, la population urbaine en 1999 était de 500 000 hts. On notera que de 1990 à 1999, l’évolution de la population est passée de 4 à 12%.
De nos jours, Saint Tropez est saturé, il n’y a plus de foncier. Les seuls permis de construire possibles sont destinés à la démolition pour ensuite reconstruire. (Intervention d’Alexandra Vieu en Annexes)

- La flambée des prix.

L’envol du prix des terrains, lié à la recherche systématique de la vue sur la mer, explique cette densification linéaire qui alourdit le front de mer. Les promoteurs compensent la hausse du prix des terrains en construisant en hauteur.

Extrait d'un article paru dans Le matin le 20 mai 1983 :
« En bas, surpopulation, richesse, luxe, une espèce de mégalopolis de béton et de verre où l'illusion fait recette et le rêve se cote en bourse. »

De plus, le surinvestissement coûteux pour du matériel qui ne fonctionne que l'été amène à une importante spéculation foncière et immobilière.

Le problème de la hausse des prix a aussi pour conséquences des problèmes sociaux. En effet, les tarifs élevés dans la restauration, l'hôtellerie et le foncier ne permettent pas aux personnes au salaire moyen de venir en vacance sur le littoral méditerranéen, ou bien d'acheter.

- Les paillotes.

C'est sur la plage de Pampelonne que nous allons nous intéresser ici.

Durant les années 50-60, des plagistes se sont installés sur les plages méditerranéennes, en construisant des baraques sans eau, sans électricité et sans tout à l'égout pour profiter de l'essor touristique de la région.

Peu à peu, ces petites gargotes sont devenues des restaurants sans cesse agrandit.



A la suite de loi littorale de 1986, la commune de Ramatuelle a élaboré un projet de réhabilitation de la plage de Pampelonne visant à concilier environnement et économie. Les permis de construire de 1995 ont été annulé en décembre 1996 par le tribunal administratif de Nice à la suite d'un recours de quelques opposants.

En décembre 1999, la cour administrative de Marseille à confirmée le jugement du tribunal administratif de Nice car dans la loi littorale, il est dit dans l'article L146-6 du code de l'urbanisme qu'il faut préserver les espaces remarquable du littoral. Pampelonne à donc été déclaré espace remarquable. (Articles du *Monde* en Annexes)

Certains restaurants actuels ont été détruits et d'autre sont menacé de démolition. Cette situation nous rappelle donc qu'il est difficile d'interpréter et d'appliquer une loi d'aménagement et d'urbanisme, et encore plus la loi littorale dont les lacunes et imprécisions ont été maintes fois dénoncées.

L'amendement Gaïa, est « un secours inespéré pour les paillotes » de Pampelonne… Cet amendement vise à créer une brèche en préservant se qui existe et en permettant la création d'établissement s'ils sont utiles a l'économie locale et au développement touristique. Il souhaite alléger la loi littorale.

Les paillotes doivent être démontables et êtres démontées pendant le hors saisons. C'est-à-dire, pendant environ six mois de l'année.

- L'agriculture.

L'essor du tourisme entraîne le déclin de l'agriculture et de la pêche. C'est pourquoi des mouvements écologistes se sont édifiés. Ces écologistes pensent que la construction des ports de plaisance, des golfs, des thalassothérapies sont des prétextes pour toujours et encore plus urbaniser. Pour eux, l'économie touristique n'existe pas. De plus, selon l'APCA, l'agriculture en zone littorale souffre énormément de l'application rigide des dispositions de la loi littoral ; en effet, des activités telles que les cultures ou l'élevage nécessitent souvent des locaux techniques, tels que de nouveaux bâtiments d'exploitation qui sont interdits par la loi littoral. Les agriculteurs n'ont, par conséquent, bien souvent d'autres choix que d'abandonner leurs exploitations en zone littorale. C'est pourquoi, les cultures que nous voyons dans le Var sont plus à l'intérieur des terres. A tout ceci s'ajoute, que les agriculteurs subissent de nouvelles pressions car les espaces déjà urbanisés se densifient et donc les espaces moins protégés comme les cultures sont sous pression.

Une autre conséquence du tourisme touche les agriculteurs, c'est le manque en eau. En effet, le nombre important de touristes estivaux joue sur la quantité d'eau, car la consommation est plus importante. Ainsi, les cultures manquent d'eau et la production n'est plus efficace.

- Les problèmes sociaux.

Il existe des conflits entre les touristes et les habitants, ou bien entre les commerçants et les habitants. C'est le cas à Grimaud où les habitants cherchent un peu plus de tranquillité, tandis que les commerçants voyant leurs chiffres d'affaire élevés, préfèrent voir la ville remplie de touristes.

5.2.2 Le milieu :

De plus en plus nombreux, les gens qui fréquentent le littoral sont sensibles à la qualité du milieu. Chacun souhaite le trouver le plus naturel possible, même si ce caractère n'admet pas une définition précise.

- L'eau.

La qualité des eaux : Retour inconscient de l'hygiénisme ?

Dans les stations balnéaires, où la population est multipliée par 10 pendant les deux mois d'été, les stations d'épuration sont incapables de faire face aux exigences sanitaires, les touristes jettent leurs déchets un peu partout sans faire attention…La qualité des eaux de baignade s'en ressent inévitablement.

Les ports de plaisances sont également mis en cause car les conditions sanitaires n'y sont pas toujours excellentes. Des pollutions par le plomb accompagnent l'usage de peintures protégeant la coque des bateaux contres les algues et les coquillages. Les besoins en eau pendant cette période peuvent augmenter de 200 000 m3 par jour. Il faut donc une eau potable et saine.

- La pollution.

La pression touristique saisonnière induit sur l'épandage des déchets solides et liquides. Les réseaux d'égouts et les stations d'épurations ont du mal à faire face à la vague touristique.

- Les sols.

Les dunes des plages sont les premiers éléments du littoral à être dégradés car elles sont considérées comme obstacle. Il y a donc des aménagements effectués pour favoriser l'accès aux plages en créant des passages qui en même temps font disparaître des tapis végétaux et créent des trous dans les dunes laissant pénétrer l'eau dans les terres. C'est le cas sur le double tombolo Ouest de la presqu'île de Giens. La commune a demandé au conservatoire du littoral de gérer la dune pour que celle-ci ne soit pratiquement plus abîmée.

A ceci s'ajoute que les marais ont été affectés pour gagner de l'espace où bien pour construire des ports de plaisance croyant que ce milieu n'était pas utile à l'écosystème. En outre, les constructions massives abîment les sous-sols. En effet, le nivellement des sols, le remblaiement, et les extractions de matériaux favorisent l'érosion et l'écoulement. Ainsi le risque d'inondation est plus élevé avec l'imperméabilisation des sols. Pour aller contre ces risques d'inondation, il y a le plan de prévention des risques (PPR). (Carte en annexes)

Conclusion

Ce dossier et notre étude sur le terrain nous a permis de répondre à un certain nombre de questions diverses telles comment un lieu devient touristique ? Comment évoluent les lieux touristiques et comment se diffuse le tourisme ? Quels sont les lieux et espaces touristiques où il y a des concentrations spatiales ? Quels sont les pratiques et quels sont les rapports aux lieux touristiques des acteurs du tourisme, des entrepreneurs, des résidents des lieux touristiques ?

Nous avons pu voir que le tourisme était un phénomène majeur de la société contemporaine. Il est fondamentalement un phénomène urbain : qu'il s'agisse de séjours dans les stations touristiques ou dans les villes, le tourisme alimente et entretient la vie des citadins par la rencontre avec de nouveaux lieux.
En outre, cette urbanité des lieux touristiques s'observe dans le bâti comme nous avons pu le voir à Port-Grimaud et Saint-Tropez avec des architectures parfois différentes voire antagonistes.

La participation du tourisme au fonctionnement de la société contemporaine contient également des limites : comme dans tout ce que font les êtres humains, le tourisme implique une transformation du milieu bio-physique et de la société locale où il s'implante. C'est notamment le cas de Pampelonne où des établissements s'étalent sur la plage avec leurs terrasses, matelas et parasols. De plus, ces baraques sont sans eau, sans électricité ni tout-à-l'égout. Mais nous avons remarqué qu'il se posait un véritable problème : d'un coté, ceux qui veulent laisser ces paillotes sur la plage car elles rapportent 760 00 euros de recette/ an à la commune, emploient 500 personnes et représentent des enjeux touristiques de premier ordre. D'un autre côté, les associations de défense de la nature qui prônent la destruction définitive des installations pour préserver ces espaces dits « naturels ».

Comme le rappelle le député Y Bonnot, « Sur le littoral, le tourisme et les loisirs constituent l'une des premières, sinon la première, des activités touristiques ». C'est pour cette raison que l'on peut se contenter à son égard d'une politique de protection. Il faut mettre en œuvre une urbanisation touristique cohérente et structurée, autour d'une fiscalité adaptée, et organiser un développement des activités touristiques du littoral dans le cadre d'une interactivité avec l'intérieur.

Les Ressources.

Bibliographie :

Boyer M., Le tourisme, Seuil, 1986

Clary D., Le tourisme dans l'espace français, Masson, Collection Géographie, 1993

Hayet M., Laurent A., Protection des milieux et développement du tourisme : mythe ou réalité, DESS développement rural/ Lyon II, 2002

Knafou R., Bruston M., Deprest F., Duhamel P., Gay J.C., Sacareau I., Une approche géographique du tourisme, L'Espace Géographique, n° 3, 1997

Knafou R., Cazes G., Le tourisme, in l'Encyclopédie de la géographie, Economica, 1992

Lacoste J.P., *Le conservatoire du littoral : 1975-1998, la politique de protection des espaces naturels littoraux en France*, Hérodote, n° 93, 1999

Lozato-Giotard J.P. Géographie du tourisme, Masson, 1990

Pinault T., Le tourisme littoral à travers la notion de capacité d'accueil, Revue juridique NEPTUNUS, 2002

Stock M., Le tourisme: acteurs, lieux et enjeux, Belin, 2003

A Mesplier. Le tourisme en France, étude régionale, Histoire et Géographie économiques ; édition Bréal.

Alain Miossec. Les littoraux entre nature et aménagement, édition Sedes ; 1998.

Ouvrage collectif dirigé par Brigitte Dumortier. Question de géographie, les littoraux maritimes. Milieux, aménagement, sociétés, édition Du temps.

P.MERLIN. Tourisme et aménagement touristique ; des objectifs inconciliables ?, Société, Les études de la documentation française.

M. BOYER, histoire du tourisme de masse, 1999, que-sais-je n°3480

M BOYER, l'invention de la cote d'azur, 2002

Différents articles tirés de : *Le monde.*

Sitographie :

- site du CRIGE : www.crige-paca.org
- site du Conseil Régional de la région PACA : www.cr-paca.fr
- site du Conseil Général du Var : cg83.fr
- site de l'INSEE : www.insee.fr
- www.tourisme.gouv.fr
- www.urbanisme.equipement.gouv.fr
- site de la DATAR :
- site du Conseil National du Tourisme :
- site du Conservatoire du littoral :
- site de la Commune de Ramatuelle : www.ramatuelle.fr
- www.foncier.org/articles
-www.cdig-83.org
-www.var.equipement.gouv.fr/
-http://perso.wanadoo.fr/atelier.crabe.

Intervention :

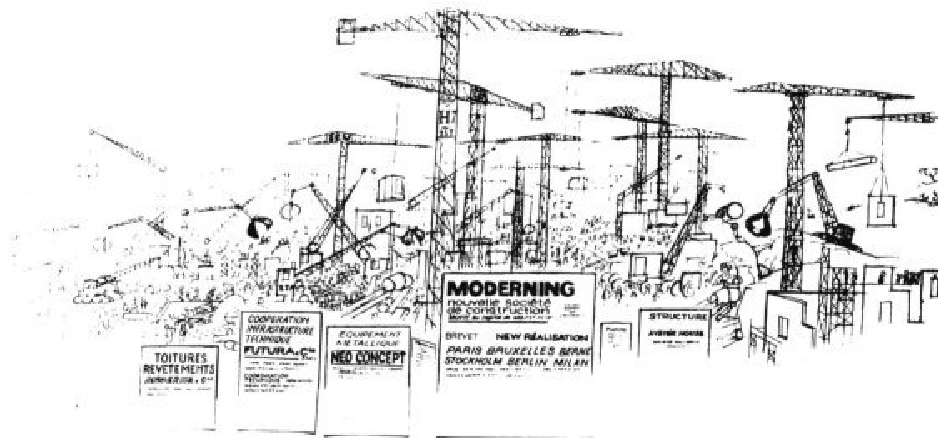
-Intervention de Monsieur Jacques Daligaux, le jeudi 12 Mai 2005, portant sur la Loi « littoral ».
-Intervention de Alain Leboucq, chef de cabinet dans la commune de Grimaud.
-Intervention d'Alexandra Vieu, chargée du Foncier à Saint Tropez.

ANNEXES

<u>Dessin de Sempé publié dans le *figaro magasine* en 1969.</u>

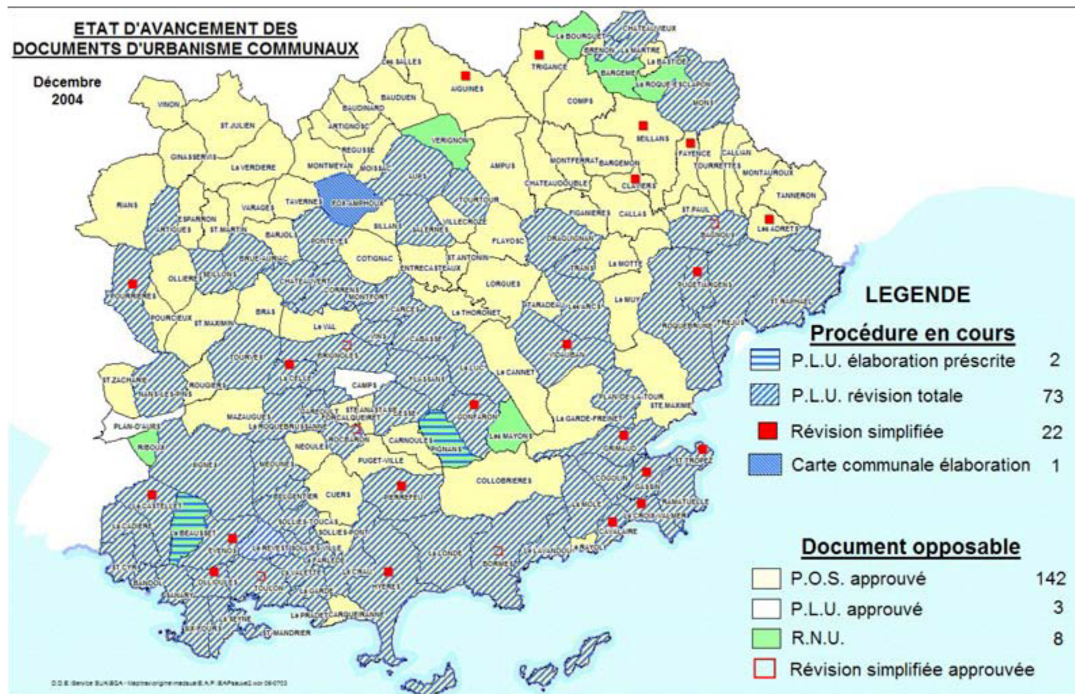


...mises au service...





Les PLU :



Direction Départementale de l'Equipement Var

S.I.G.

Février 2004

AVANCEMENT DES POS

PLAN D'OCCUPATION DES SOLS GENERALISE

EDR 25 © IGN1998

- Zone urbaine constituant le centre de l'agglomération
- Zone d'habitat, individuel et collectif
- Zone d'habitat individuel
- Zone réservée aux activités commerciales et industrielles
- Zone non équipée destinée à l'habitat
- Zone non équipée destinée au commerce et à l'industrie
- Zone non équipée destinée à l'urbanisation touristique et de loisirs
- Zone d'Aménagement Concerté destinée au commerce et à l'industrie
- Zone d'Aménagement Concerté destinée à l'habitat
- Zone naturelle à valeur agricole
- Zone naturelle inconstructible
- Zone Militaire
- Espace Boisé Classé

Réseau routier en Provence - Alpes - Côte d'Azur

Autoroutes

Routes Nationales

Principales routes départementales

Tunnel

Col

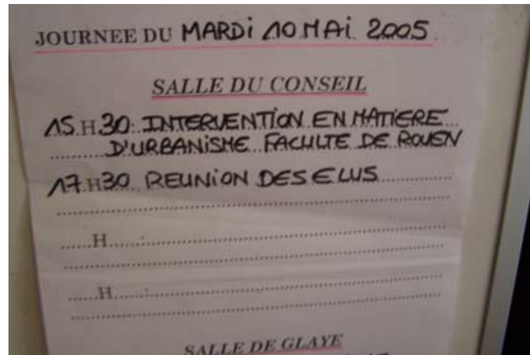




L'intervention de Mlle Alexandra Vieu, chargée du foncier à la mairie de Saint-Tropez nous a apporté de nombreux éléments de réponses quant aux questions de la flambée des prix dans la petite ville, ou de l'étalement urbain remis en question dans une région où la trame urbaine se développe d'une année sur l'autre. Saint-Tropez c'est d'abord 5600 habitants résidents à l'année sur 1120 hectares construits. Mais la mairie doit faire face à des enjeux d'envergure, avec bien entendu une demande extrêmement forte de la part du secteur immobilier et touristique, qui s'oppose à un plan d'occupation des sols censé protégé la baie rocheuse. La mise en fonctionnement d'un prochain plan local d'urbanisme n'étant prévu que pour 2006-2007, la ville doit subir encore de nombreuses contraintes de construction, lui offrant à ce jour aucune possibilité future d'urbanisation depuis 5 à 10 ans. Ce blocage reste une volonté municipale qui cherche à maximiser l'originalité de son site demeuré encore relativement naturel, mais qui répond aussi à une demande du SCOT du « Pays des Maures » regroupant 12 communes.
Aujourd'hui, seule la reconstruction et surtout la réhabilitation des immeubles et de leurs façade n'est possible. La commune doit faire face à une réglementation très stricte concernant le foncier, compte tenu de sa situation de Monument Historique. L'architecture, le ravalement, ou encore l'entretien des parcs sont réglementé afin de conserver l'esthétique reconnue de la commune. Les habitants ne peuvent utiliser leur bien immobilier comme ils le souhaitent, ils touchent ainsi des subventions lorsqu'ils remplissent les critères demandé lors d'une réparation d'immeuble, et peuvent être contraints à l'amende s'ils refusent de suivre le règlement communal. Actuellement, la commune semble faire face à une vague de projet de réhabilitation. A commencer par l'ancien hôpital fermé et racheté par une société privée, avec une volonté de le détruire pour reconstruire des logements « sociaux »…

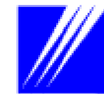
La pression foncière sur la ville est extrême, on comptait en 2000 près de 35000 Francs le m², aujourd'hui, il est entre 40000 et 50000 Francs le m² bâti. L'évolution du prix du foncier est donc extrêmement préoccupante, notamment pour une population locale qui se fait de plus en plus rarissime. Saint-Tropez perd de la population, surtout des jeunes, tandis que les communes environnantes captent de population active qui travaille à Saint-Tropez. Pendant la période estivale, on estime entre 30 et 40000 le nombre d'habitants surclassés, avec plus de 50% de résidents étrangers. La moitié du parc résidentiel de la commune est constitué de résidence secondaire. Cet ensemble de données sur la commune nous fait aisément comprendre que la Mairie cherche à ce que la ville touristique continue de reposer sur son image symbolique. Saint-Tropez, de part l'accroissement du prix de son foncier, reste incontestablement le symbole d'un tourisme d'élite urbain sur la côte Varoise. Car face à la trop

forte mise en tourisme de cet espace, les acteurs principaux de cette médiatisation cherchent à s'éloigner du centre, pour participer de plus en plus à une « péri urbanisation d'élite », à la périphérie d'une des communes les plus célèbres de France.





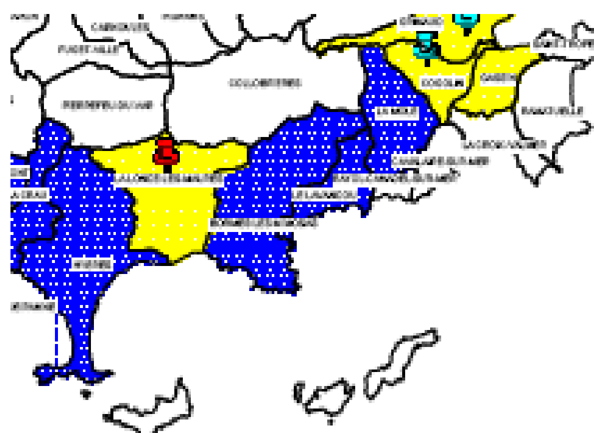
ETAT D'AVANCEMENT DES P.P.R INONDATIONS AU 3 FEVRIER 2004



Direction
Départementale
de l'Equipement

Var

SDTE



	Fin 2000	Fin 2001	Début 2004	Objectif Fin 2004
OPPOSABLES	(8)	(10)	(18)	(30)
PRESCRITS				

FREJUS 1 : Pédégal,valescure. (Opposable)
FREJUS 2 : Argens (Prescrit)

SANARY 1 : Reppe
SANARY 2 : Grand vallat

RAPPORTES par A.P du 26/03/02

ABROGE par A.P. du 9/11/01